

Problemi sjevernog Jadrana 11 (2011), str. 7-19

Nina Spicijarić Paškvan

PRILOG BIOGRAFIJI GÁBORA DE BELLUSA BAROSSA (PRUŽINA, 1848. – BUDIMPEŠTA, 1892.)

Nina Spicijarić Paškvan
Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti
Zavod za povijesne i društvene znanosti u Rijeci
Gjуре Ružićа 5, HR-51000 Rijeka
nspicijaric@hazu.hr

UDK: 929:32-05Baross, G
Pregledni rad
Primljeno: 1. 9. 2009.
Prihvaćeno: 11.11. 2009.

Gábor Baross (Pružina, 6. lipnja 1848. – Budimpešta, 8. svibnja 1892.) bio je istaknuti mađarski političar u vrijeme Austro-Ugarske Monarhije. Zastupnik je okruga Illava-Pučo u Ugarskom parlamentu (1875.), državni tajnik u ugarskom Ministarstvu prometa i javnih radova (1882.), ministar istoga resora (1886.) i trgovine (1890.), jedan je mjesec ministar religije i prosvjete (1888.) te tri mjeseca ministar unutarnjih poslova (1889.). Poznat je po iznimnoj sposobnosti za rad, energičnosti i ambicioznosti. Uz njegovo se ime veže nacionalizacija ugarske željeznice, reforma tarifnih zona, modernizacija cestovnog prometa, osnivanje Poštanske štedionice, razvoj strukovnog obrazovanja, regulacija riječnog prometa donjim Dunavom, razvoj ugarskoga pomorstva znatnim proširenjem luke u tadašnjoj Rijeci i dr. Njegov je moto bio obrana mađarskih nacionalnih gospodarskih interesa, što je, s obzirom na to da je djelovao od vremena oko Hrvatsko-ugarske nagodbe dalje (1868.), imalo negativne utjecaje na tadašnju Hrvatsku, pa se u hrvatskoj literaturi on nerijetko spominje u negativnom kontekstu.

Ključne riječi: Baross; Habsburška Monarhija; Ugarska; ministar; promet; industrija; Đerdap; Rijeka.

1. Školovanje

Gábor Baross de Bellus rođen je u Pružini, kod Trenčina (danas u Slovačkoj) 6. lipnja 1848.¹ Potječe iz mađarske plemićke obitelji kojoj je uz prezime stajao i pridjevak De Bellus, prema nazivu općine Beluša, koja se danas nalazi u Slovačkoj na lijevoj obali rijeke Vah.² Tada, nakon 1849., u vrijeme apsolutističke ("Bachove")

¹ *Enciclopedia italiana*, VI, Rim, 1949., str. 228; *Hrvatska enciklopedija*, 1, Zagreb, 1999., str. 635.

² Lukežić, Irvin, Ministar Baross u Rijeci, u: *Nebo nad Kvarnerom*, Rijeka, 2005., str. 46. O pridjevku Bellus, usp. *Magyar Nagylexikon*, 3, Budimpešta, 1999., str. 548.



Gábor Baross (1848. – 1892.)

vlasti (nakon sloma mađarskoga rata s Bečom za neovisnost) teška su vremena nastupila za stanovnike te pokrajine jer je Ugarska bila podijeljena, pa je tako Erdelj bio izdvojen, a stvorene su bile i Krunske zemlje pod nazivom Srpska Vojvodina i Temišvarski Banat.³ Tada je u sjeverozapadnoj Ugarskoj bio ukinut i sustav županija, a mađarski je jezik bio uklonjen iz reda službenih jezika.⁴ Barossa je obitelj poslala na školovanje u Levan (danas u Slovačkoj) u županiju Bars, a u Estergomu završava benediktinsku gimnaziju.⁵ U Estergomu mu je učitelj bio Kolos Vaszary, glavni opat Pannonhalme⁶ od 1885. godine, a u razdoblju 1891. – 1912. g. estergomski nadbiskup koji je Barosse rad pratio do kraja njegova života.⁷

Studij prava završio je na peštanskom Sveučilištu, za vrijeme kojega je u Budimpešti radio kao diurnist (službenik plaćen po danu rada).⁸ U Bratislavi je odslužio dobrovoljnu vojsku.⁹ Vrativši se u Trenčin, zapošljava se u županijskoj javnoj službi kao pripravnik javnoga bilježnika, 1874. godine postaje glavni javni bilježnik, a isto-

³ Hanák, Péter et al., *Povijest Mađarske*, Zagreb, 1995., str. 147.

⁴ Gáspár, János, *Baross Gábor élete és munkássága* (internetska stranica).

⁵ Ist o; *Pallas Nagy Lexikona* (internetska stranica).

⁶ Grad na sjeverozapadu Mađarske.

⁷ Gáspár, n. dj.

⁸ Lukežić, n. dj., str. 43.

⁹ Gáspár, n. dj.

dobno je i porotnik u sirotinjskom povjerenstvu.¹⁰ Baross je isto tako od 1884. g. pa do svoje smrti parlamentarni zastupnik Győra.

2. Politička djelatnost

Baross je 1874. g. osnovao, a nakon toga i uređivao, trenčinski časopis *Vágvölgyi Lap* (*List doline Vah*) na tri jezika, na mađarskom, njemačkom i slovačkom jeziku,¹¹ poznat je po obrani poštenja javnoga života i po podupiranju angažiranoga programa Liberalne stranke (*Szabadelvű párt*). U to vrijeme pomaže u osnivanju trenčinsko-ga udruženja žena te je organizirao i pjevački zbor. Izborio se i za to da u trenčinskoj gimnaziji siromašniji đaci mogu besplatno objedovati.¹²

U dobi od 27 godina, 1875. pristupa Liberalnoj stranci Kálmána Tisze¹³ te je izabran za parlamentarnoga zastupnika Okruga Ilava-Pučo (danas u Slovačkoj).¹⁴ Tiszu napuštaju mnogi sljedbenici kada je 1878. g. podupro okupaciju Bosne i Hercegovine od Habsburške Monarhije, no Baross mu je i tada ostao vjeran.¹⁵ Baross je 1875. – 1892. u Parlamentu zastupnik i glasnogovornik Liberalne stranke,¹⁶ a povjereno mu je izvršavanje najdelikatnijih, najtežih i najproblematičnijih poslova. Godine 1878. bio je izabran za parlamentarnoga bilježnika, a 1882. zapazio ga je premijer Tisza i poslao na školovanje u Zapadnu Europu.¹⁷ Baross je tada obišao Imperijalnu Njemačku (ujedinjenu 1871. godine), Francusku i Belgiju, gdje je proučavao sudstvo državne uprave i tamošnje političke prilike. Kao političar podupirao je svaku inicijativu koja je bila u funkciji podizanja ekonomskog i kulturnoga života Felvidéka (danas kraj u Slovačkoj), pa je tako sudjelovao u osnivanju i radu Mađarskog prosvjetiteljskog udruženja Felvidéka (Felvidéki Magyar Közművelődési Egyesület).¹⁸ S 35 godina, 10.

¹⁰ Isto; *Magyar nagylexikon*, 3, Budimpešta, 1999., str. 297.

¹¹ *Magyar életrajzi lexikon 1000-1990*, CD-ROM; Frisnyák Zsuzsa, *Baross Gábor a vasminiszter* (internet-ska stranica); Gáspár, n. dj.

¹² Gáspár, n. dj.

¹³ Kálmán Tisza (1830. – 1902.), između ostaloga, bio je ministar unutarnjih poslova i financija, osnivač i predsjednik Liberalne stranke, a 1875. – 1890. i predsjednik ugarske vlade. (*Magyar Nagylexikon*, 17, Budimpešta, 2003., str. 490; *Magyar Larousse enciklopédia*, 3, Budimpešta, 1994., str. 887; *Akadémiai kislexikon*, L-Z, Budimpešta, 1990., str. 783). Zemljom je vladao diktatorski, a posebice se isticao netolerantnim nacionalizmom na društvenoj razini i na razini vlasti. U Hrvatskoj je provodio mađarizaciju na području zajedničkih poslova određenih Hrvatsko-ugarskom nagodbom. Hrvatskoj 1833. godine za bana nameće Khuena Hedervaryja. (*Enciklopedija Jugoslavije*, 8, Zagreb, 1971., str. 336; Hanák, Péter et al., *Povijest Mađarske*, Zagreb, 1995., str. 164.)

¹⁴ Pallas, n. dj.; Gáspár, n. dj.

¹⁵ Pallas, n. dj.; Lukežić, n. dj., str. 164.

¹⁶ *Magyar nagylexikon*, 3, n. dj., str. 297; Gáspár, n. dj.

¹⁷ Gáspár, n. dj.

¹⁸ Isto.

travnja 1883., postao je državnim tajnikom Ministarstva za promet i javne radove.¹⁹ Tisza ga 29. prosinca 1886., nakon ostavke Gábora Keménya²⁰, proglašava ministrom za promet i javne radove, što ostaje do 1889. godine.²¹ Na temelju njegovih zamisli 16. lipnja 1889. bilo je ustanovljeno Ministarstvo trgovine, a Baross mu je postao i ostao čelni čovjek do 1892. godine. Osim toga, nakon smrti Ágostona Treforta (22. kolovoza 1888.)²² jedan je mjesec bio ministar religije i prosvjete, a zatim od ožujka do lipnja 1889. g. i ministar unutarnjih poslova (vodi ga paralelno uz svoj resor).

U svojstvu ministra bio je jedan od najistaknutijih političara Dvojne Monarhije te inicijator moderne ugarske trgovine i prometa. Razvio je i strukovno obrazovanje izgradnjom 63 šegrtske i više stručnih škola.²³ No, dok je u mađarskim izvorima Baross iznimno hvaljena i cijenjena ličnost, u *Enciklopediji Jugoslavije*²⁴ stoji da je on bio jedan od najekstremnijih pristaša Tisze koji je provodio nasilnu mađarizatorsku politiku na jugoslavenskom području, a u Parlamentu i tisku je propagirao ideje svoje, tj. mađarske, prometne politike. Vezano za riječku luku stoji: "Barossevo ime postalo je sinonim za političku korupciju i subvencije, naročito u pitanju Rijeke i eksploatacije riječke luke, koju je B. favorizirao po određenom i smišljenom planu mađarizacije čitavoga Hrvatskog primorja."²⁵

3. Reforme Željeznoga ministra

Baross je bio izvanredno sposoban i ambiciozan političar i vrlo je rano došao do zaključka da napredak države ponajviše ovisi o infrastrukturi (pošta, telefon, puto-

¹⁹ Isto; Pallas, n. dj.; Magyar nagylexikon, 3, n. dj., str. 297; Budapest lexikon, A-K, Budimpešta, 1993., str. 113; Enciclopedia italiana, n. dj.

²⁰ Gábor Kemény rođen je u Ciumbrodu (danas u Rumunjskoj) 9. srpnja 1830., a umro u Hajnáčki (danas u Slovačkoj) 23. listopada 1888. Bio je političar, publicist, ministar i član Mađarske akademije znanosti (Magyar Tudományos Akadémia). (Magyar életrajzi, n. dj.)

²¹ Magyar életrajzi, n. dj.; Magyar nagylexikon, 3, n. dj. str. 297.

²² Ágoston Trefort rođen je u Humenni 6. veljače 1817., a umro u Budimpešti 22. kolovoza 1888. Bio je političar, publicist, ministar, član Mađarske akademije znanosti. U vrijeme Nagodbe bio je član Deákove stranke. Od 4. rujna 1872. pa do smrti bio je ministar religije i obrazovanja u vladama Menyhérta Lónyaya, Józsefa Szlávyija, Istvána Bittóa, Béle Wenckheima i Kálmána Tisze. Od 21. kolovoza 1876. do 5. prosinca 1878. bio je ministar poljoprivrede, industrije i trgovine. (Magyar életrajzi, n. dj.)

²³ Magyar életrajzi, n. dj.; Pallas, n. dj.; Magyar nagylexikon, 3, n. dj., str. 297; Egyetemes lexikon, A-Z, Budimpešta, 1998., str. 103.

²⁴ Enciklopedija Jugoslavije, I, Zagreb, 1955., str. 379, 380.

²⁵ Pod ovim se ne misli na primorje Hrvatske, već samo na obalno primorje Banske Hrvatske, od tadašnje Rijeke do Novog Vinodolskog (uključivši). Dalje, do Karlobaga, do 80-ih godina 19. st., obala je ulazila u sastav Vojne krajine, a Kvarnerski otoci pripali su austrijskom dijelu Monarhije. Usp. Strčić, Petar, Kvarnersko ili Hrvatsko Primorje, *Sušačka revija*, 13, 2005., 50/51, str. 73-84.

vi, željeznica, vodeni putovi) te o modernoj infrastrukturi u širem smislu riječi, tj. o financijskom i bankovnom sustavu.²⁶ Shvatio je da bez ulaganja u infrastrukturu zemlje, tj. bez povećanja djelotvornosti postojeće infrastrukture modernizacija države neće uspjeti. Baross se, tako, izborio da se novac iz državnoga proračuna, koji se već desetljećima bori s manjkom, uloži u infrastrukturu.²⁷ Cilj mu je bio dovesti ugarski promet do potpune neovisnosti o inozemnome, povećati industrijsku proizvodnju te potpomagati izvoz. Kako bi u tome uspio, dao je povlastice tvornicama te potpomagao pomorski promet.²⁸ Osim toga, njegova osnovna teza bila je da će željeznice spasiti gospodarski sektor, a na temelju toga bit njegove politike bila je nacionalizacija željeznica i reforma željezničkih tarifa.²⁹ Upravo zbog njegove djelatnosti, energičnosti, nesebičnosti i odvažnosti na području željeznice, nazvali su ga *Željeznim ministrom* (*Vasminiszter*).³⁰

4. Nacionalizacija mađarskih željeznica

Barossevi su prethodnici stvorili Mađarsku državnu željeznicu (*Magyar Állami Vasút* – MÁV u daljnjem tekstu) 1868. godine, te na glavnim prometnim putovima izgradili željezničke linije, i to *Kassa-Oderbergi Vasút* (1872.) prema Berlinu, *Magyar Nyugati Vasút* od Subotice do Graza (1872.), *Magyar Északkeleti Vasút* od Debrecena do Máramaroszigeta (1872.), *Magyar Keleti Vasút* do Braşova (1873.), a 1873. g. državnom su željezničkom čvoru priključili i Rijeku, no od toga državna ekonomija nije imala koristi jer su visoke tarife privatnih željeznica nepovoljno utjecale na željeznički promet. Tako nastaje potreba za stvaranjem jedinstvene željezničke mreže koja bi bila u interesu Ugarske. Godine 1882. od ukupno 7.204 km duge željezničke mreže u Mađarskoj, samo je 2.409 km bilo u vlasništvu MÁV-a, a ostalo je bilo u rukama drugih željezničkih društava. Tako započinje nacionalizacija željeznica. Baross je 1889. g. izvršio nacionalizaciju šest privatnih željeznica: *Első Magyar Gácsországi, Magyar Nyugati, Budapest-Pécsi, Arad-Temesvári, Magyar Északkeleti*, a njegov je najveći uspjeh bio nacionalizacija 1.214 km duge mreže u vlasništvu Društva austrijsko-mađarske državne željeznice (*Osztrák-Magyar Államvasút-társaság*) 1891. godine. Ova posljednja svojim je golemim kapitalom imala moć kao država u državi, a njezin je rad odavna sputavao razvoj ugarske željezničke politike. Za provođenje nacionalizacije Baross se okreće vodećim francuskim dioničarima te je provodi u dogovoru s njima.³¹

²⁶ Frisnyák, n. dj.

²⁷ I s t o.

²⁸ Pallas, n. dj.

²⁹ Frisnyák, n. dj.

³⁰ *Magyar nagylexikon*, 3, n. dj., str. 297.

³¹ Frisnyák, n. dj.

U razdoblju od 1886. do 1891. godine mađarska državna željeznička mreža porasla je za 3.158 km. Nacionalizacijom željeznice država je dobila u posjed željeznički pravac od Požuna (od 1919. g. Bratislava, u Slovačkoj) do Báziasa (danas u Rumunjskoj) i Orsove (danas u Rumunjskoj).³² Kada je država postala vlasnikom svih glavnih državnih pravaca koji vode u sve dijelove zemlje, mogla je započeti s vođenjem jedinstvene željezničke politike.³³ On je zakonskom odredbom također primorao državnu željeznicu da kao službeni jezik umjesto njemačkog prihvati mađarski, a njime su se morali služiti i svi željeznički službenici.³⁴

5. Tarifna reforma putničkoga prijevoza

Prije 1889. godine mađarskom željeznicom putovalo je vrlo malo ljudi zbog maloga broja vagona za prijevoz i visokih prijevoznih tarifa. Tada je putnički prijevoz bio potpuno neisplativa grana poslovanja, a MÁV je gubitak nastao putničkim prijevozom neuspješno pokušavao riješiti povećanjem cijena. Mnogi su i na druge načine 80-ih godina 19. st. pokušavali riješiti taj problem, no tek 1889. g. rješenje je pošlo za rukom *Željeznom ministru* uvođenjem tzv. tarifnih zona kojima dolazi do smanjenja tarifa putničkoga prijevoza. Naime, tom reformom željezničke stanice podijeljene su na zone, od kojih najmanja iznosi 5 km, a najveća 225 km.³⁵ Najveće je smanjenje cijena bilo na trasama kraćim od 25 km i dužim od 225 km.³⁶ Budući da je u tom razdoblju Ugarska bila unutar Austro-Ugarske Monarhije, Baross je vodio računa i o tome da se Beč ne bi okoristio smanjenjem cijena, pa je odredio da se na drugačiji način obračunava zona preko Budimpešte.³⁷ On je želio da se u Budimpeštu slijevaju ljudi s većih udaljenosti, a poznata je postala i njegova rečenica "Azt akarom, hogy a brassói ténsasszony is Budapestre jöjjön kalapot venni!"³⁸ Te zone nisu pogodovale samo glavnom gradu, a povećanjem mobilnosti poraslo je i tržište radne snage te poslovni život jer su trgovci i trgovački putnici počeli više putovati. Prije uvođenja tarifnih zona broj putnika bio je 6.1 milijun, a tri godine kasnije taj je broj narastao na 26.7 milijuna. Naravno, zbog većeg broja putnika, nastala je i potreba za većim brojem vagona i lokomotiva, što je odlično utjecalo na proizvodnju. Osim

³² I s t o.

³³ Pallas, n. dj.

³⁴ Magyar nagylexikon, 3, n. dj., str. 297; Magyar életrajzi, n. dj.

³⁵ Frisnyák, n. dj.; Gáspár, n. dj.

³⁶ Ista je cijena bila ako se npr. putovalo iz Kološvara do Budimpešte (400 km) kao i iz Brašova do Budimpešte (731 km), koji se danas nalazi u Rumunjskoj.

³⁷ Frisnyák, n. dj.

³⁸ "Želim da i brašovska gospođa dođe u Budimpeštu kupiti šešir!"

toga, Baross 1887. godine osniva Školu za obrazovanje stručnih ljudi željeznice.³⁹ Na taj način željeznički putnički promet od gubitničke poslovne grane postaje unosno poslovanje.

6. Reforma vozarina

Prije nacionalizacije željeznica visoke tarife privatnih željeznica 80-ih godina 19. st. vrlo su nepovoljno utjecale i na ugarsku poljoprivredu, zbog čega se smanjila konkurencija ugarskih proizvoda. No, rastom ugarske državne željezničke mreže porasla je i važnost ugarske trgovačke politike, pa tako i ugarske proizvodnje. Spajanje Ministarstva trgovine s Ministarstvom prometa 1889. godine Barossu omogućava stvaranje neovisnoga ugarskoga tržišta te povećanje trgovačke produktivnosti. Njegove mjere naišle su na negativan odjek iz Njemačke i Austrije na Bečkoj konferenciji 1890. godine, pa je morao malo modificirati sustav.⁴⁰ No ipak, postignut izvanredan uspjeh uvođenja tarifnih zona doveo je i do reforme vozarina. Naime, Baross je 1891. godine smanjio vozarine na velikim udaljenostima i iz kritičnih regija. Smanjio je cijenu prijevoza za izvoz, a podupirao je uvoz umjetnoga gnojiva i sirovine. Njegov je cilj bio poticanje domaćega robnog prometa. Napravio je i tzv. povlaštenu tarifu prijevoza za 78 vrsta ugarskih proizvoda kako bi potpomogao ugarsku robnu proizvodnju.⁴¹ Osnovao je i Tarifnu komisiju, koju su činili vrhunski ekonomisti, a koja je bila zadužena za tarifne poslove državne željeznice.⁴² Stvorene zone i njegova željeznička politika uvelike su olakšali cirkulaciju robe i proizvoda i pojeftinili ih, te su povezale i najudaljenija područja s centralnom Budimpeštom.

7. Cestovni promet

Baross je uvođenjem regulacije državne uprave i tehničkih poslova u cestovnom prometu stvorio red u stoljetnom kaosu plaćanja cestarina i mostarina. Tvorac je prvoga ugarskog modernog cestovnog zakona, čijim je donošenjem 1890. godine započeo važan razvoj cestovnog prometa.⁴³ Tako je npr. bila sagrađena transferzalna cesta između Baje (mjesto na jugu Mađarske) i Arada (danas u Rumunjskoj), zatim je kod Bratislave (1891.) bio sagrađen cestovni i željeznički most *Ferenc József*, u Komaromu (1892.) most *Erzsébet*, a u Estergomu most *Mária Valéria*. Zbog toga se krajem

³⁹ Gáspár, n. dj.

⁴⁰ *Classic Encyclopedia* (internetska stranica).

⁴¹ Pallas, n. dj.; *Magyar nagylexikon*, 3, n. dj., str. 297; Gáspár, n. dj.

⁴² Frisnyák, n. dj.

⁴³ Isto.

19. st. na prostoru Zvolena, Brezna i Hroneca (mjesto danas u Slovačkoj) nazirala izgradnja tvornice za gradnju mostova.⁴⁴

8. Reforma pošte i telegrafa te osnivanje Poštanske štedionice

Godine 1887. Baross je ujedinio poštu i telegraf. Vlada 1888. godine, prema Barossevu prijedlogu, odlučuje sama graditi telefonsku mrežu. Težilo se stvaranju moderne infrastrukture, pa zbog toga započinje nacionalizacija telefona, telegrafa i električnih signala. Od 1889. godine država započinje otkupljivati privatne telefonske mreže, a 1890. g. graditi više telefonskih linija. Jedna od najvažnijih investicija bila je izgradnja i otvaranje telefonske linije između Beča i Budimpešte 1890. godine.⁴⁵ Također na Barossevu inicijativu 1886. godine započinje rad Poštanske štedionice, čiji je cilj bio sakupljanje maloga kapitala, tj. opće poticanje štednje. Uvodi se čekovni i klirinški promet. Poštanska štedionica 1893. godine vodi 49,65 % ukupnih domaćih računa. U to doba povećava se i opseg poštanskih usluga, podižu se telegrafске centrale, prodaju se željezničke zonske karte i u poštama, a u podne se priopćava točno vrijeme. U telegraf je bila uvedena usluga međunarodne novinske pretplate, prognoza vremena, informacija o vodostaju. Usto, u vrijeme Barosseva ministriranja uvedena je upotreba srednjoeuropskoga zonskog vremena 1891. godine.⁴⁶ Godine 1888. potpisivanjem poštanskoga sporazuma između obje cjeline Dualne Monarhije – Austrije i Ugarske – bila je osigurana apsolutna samostalnost Mađarske kraljevske pošte (*Magyar Királyi Posta*), a iste je godine Baross osnovao školu za više poštanske službenike te stvorio okvire moderne pravne i organizirane telekomunikacije. Besplatna je postala dostava pisama, telegrama, novčanih uputnica. Pod Barossevim su nadzorom bili industrijski, trgovački, carinski, pomorski i patentni poslovi te Državna mađarska kraljevska statistička institucija (*Országos Magyar Királyi Statisztikai Hivatal*).⁴⁷

9. Industrija

Baross podupire osnivanje te djelovanje stotinjak tvornica, a osniva i industrijsku banku te već 1890. godine uvodi zaštitu robne marke. Isto tako stvara i nove trgovačke i industrijske komore, pa Segedin, Marosvásárhely (rum. Târgu Mureș, danas u Rumunjskoj), Nagybánya (rum. Baia Mare, danas u Rumunjskoj), Győr (u

⁴⁴ Gáspár, n. dj.

⁴⁵ Frisnyák, n. dj.

⁴⁶ Isto.

⁴⁷ Gáspár, n. dj.

Mađarskoj) i Besztercebánya (Banska Bistrica, danas u Slovačkoj) dobivaju nove komore. Državnim narudžbama tada se podupire razvoj industrije, a posebice je važno stvaranje ugarske gumene industrije. Tako Baross potpisuje s vlasnikom industrije guma *Magyar Ruggyantaárúgyár* (kasnije *Taurus*) da će u tri godine MÁV od tvornice kupiti sve proizvode pod uvjetom da su proizvedeni u Ugarskoj. Osniva i Trgovački muzej (*Kereskedelmi Múzeum*), koji u početku djeluje kao skladište za uzorke, a služio je popularizaciji domaćih proizvoda i proizvoda za tržište.⁴⁸

10. Riječni i pomorski promet

Baross je za razvoj zemlje vrlo važnim zadatkom smatrao i razvijanje brodske prometa. Onodobno najmoćnije brodsko poduzeće bilo je Dunavsko parobrodsko društvo (*Dunagőzhajózási Társaság*), a imalo je poprilično visoke tarife te je zanemarivalo ugarske državne interese. Baross pokušava pridobiti Društvo da promijeni trgovačku politiku, no u tome ne uspijeva. Zbog toga je 1888. godine osnovao Mađarsko državno brodsko društvo (*MÁV Hajózási Vállalatot*), koje nedugo zatim otima Dunavskom brodskom društvu vrlo važan posao – eksport srpskih svinja i šljiva.⁴⁹ On je shvatio da ugarski pomorski promet treba biti u službi ugarskih državnih interesa, stoga treba ugarskim nacionalnim poduzećima osigurati one brodske veze koje država treba. Inzistirao je i na tome da se brodske tarife usklade s uvedenim željezničkim zonskim tarifama. Baross je bio vrlo nezadovoljan poslovanjem austrijskoga brodskeg društva *Lloyd*. Naime, Društvo je od Ugarske godišnje dobivalo subvenciju, a u potpunosti zanemarivalo ugarske državne interese nekupovanjem ugarskih proizvoda te lošim tretiranjem Rijeke. Kako bi osigurao izvoz ugarskih proizvoda, Baross se odlučuje za proširenje riječke luke.⁵⁰ On 1890. godine raskida sporazum postignut s *Lloydom*, a Ugarska započinje potpomagati Jadransko pomorsko dioničko društvo (*Adria Tengerhajózási Részvénytársaság*), te pomorski promet biva utrostručen.⁵¹

11. Riječka luka i Baross

Baross⁵² je bio ugarski državnik koji je uvidio prednosti tadašnje Rijeke⁵³ kao ugarske pomorske luke, pa je ulagao u njen razvitak. U to doba pruska željeznica jef-

⁴⁸ Isto.

⁴⁹ Isto; Frisnyák, *n. dj.*

⁵⁰ Isto.

⁵¹ Fried, Ilona, *Fiume. Città della memoria 1868 – 1945*, Udine, 2005., str. 19; Frisnyák, *n. dj.*

⁵² O Barossevim posjetima Rijeci, usp. Lukežić, *n. dj.*

⁵³ Rijeka je do 60-ih godina 19. st. bila gradić uz lijevu stranu ušća potoka Rječina i od tada je Mađari naglo razvijaju (*Povijest Rijeke*, Rijeka, 1988., str. 216-225).

tinije prevozi rusku pšenicu nego ugarsku, pa se ulaganjem u riječku luku zapravo povećava važnost Ugarske u borbi protiv nepovoljne njemačke carinske politike.⁵⁴ Ugarska tako 1888. godine započinje izgradnju i proširenje riječke luke kako bi joj se osigurala izgubljena kompetitivnost. Upravo je Baross zaslužan za nasipavanje Brajdice i Delte.⁵⁵ Radi povećanja prometa riječke luke, namijenjene uvozno-izvoznoj trgovini, posebice drva i drvnih prerađevina, dao je sagraditi skladišta, radionice za popravke, nabavio je dok i dizalice te opremio luku i željezničku stanicu rasvjetom. Znatnome povećanju prometa riječke luke doprinosi i to što je Baross smanjio njezine vozarine te je ona mogla biti u ravnoteži s Trstom, najvećom lukom Monarhije, a u rukama Beča.⁵⁶ U doba kada više nema hrvatskoga gospodarstva zasnovanog na jedru – država ga ne spašava – Baross je, kao ministar trgovine, 1891. godine podupro stvaranje *Ugarsko-hrvatskoga pomorskoga parobrodskoga d. d. (Ungaro-Croata)*, koje je nastalo spajanjem riječkoga parobrodskoga društva za obalnu plovidbu *Mate Švrljuga i drug* sa senjskim parobrodskim udruženjem za obalnu plovidbu *Ladislav Krajač i dr.*⁵⁷ Podupro je i stvaranje Burze, a zahvaljujući njemu u ožujku 1891. godine u Rijeci je otvorena podružnica već spomenutoga Mađarskoga trgovačkoga muzeja, u kojoj se nalazilo više od dvjesto izložaka industrijskih proizvođača iz Ugarske.⁵⁸ Dio luke današnje Rijeke, koja se prije zvala *Riječka luka za drvo* dobila je naziv upravo po njemu *Porto Baross*.⁵⁹

12. Regulacija Đerdapa

Na vrhu Grében 15. rujna 1890. slavljeničkom eksplozijom započinje regulacija donjega Dunava (*Al-Duna*). Već je 1831. godine mađarski političar István Szécsényi napravio plan da đerdapski prolaz bude prohodan, no tek je Baross za to uspio napraviti financijsku konstrukciju. On je upravo ustroj regulacije na Đerdapu smatrao svojim najvećim uspjehom. Budući da je velik dio prostora gdje su se trebali vršiti regulacijski radovi bio na području Srpskoga Kraljevstva, trebalo je napraviti zajednički plan sa srpskom vladom, a pripremni radovi započeli su 1889. godine. Taj projekt međunarodne važnosti i značenja obuhvaćao je mnoge radove kao što su npr.: podizanje centrale za brodski signal, otvaranje kamenoloma, izgradnju i stavljanje

⁵⁴ Frisnyák, n. dj.

⁵⁵ Lukežić, n. dj., str. 43.

⁵⁶ Gáspár, n. dj.

⁵⁷ Lukežić, n. dj., str. 50; *Enciclopedia italiana*, n. dj.

⁵⁸ I s t o.

⁵⁹ *Hrvatska enciklopedija*, n. dj.; *Enciclopedia italiana*, n. dj.

u pogon željeznice za prijevoz kamena, zatim izgradnju zgrade za smještaj radnika, radionica za popravak strojeva te restorana, nabavu strojeva za tucanje stijena i brodova-bušilica i dr.; za to je bila potrebna izvanredna organizacija, koju je on sâm vodio.⁶⁰

Tako je u ožujku 1892. godine osobno otišao na razgledavanje radova preuređenja đerdapskoga tjesnaca. Upravo se tamo prehladio i nedugo zatim, 8. svibnja 1892., umro u Budimpešti. Zbog prerane smrti, nije doživio otvaranje Đerdapskoga kanala koje se zbilo 1896. godine. Smrt ga je sustigla na vrhuncu slave.⁶¹ On je zaslužan za razvoj broskoga prometa na Dunavu (Đerdapski tjesnac, mostovi u Bratislavi, Komaromu, Estergomu itd.).



Spomen-ploča Gáboru Barossu na zgradi *Transdrije* u ulici Riva Boduli 1, u Rijeci

Gábor Baross danas leži u mauzoleju u Klobušicama, pored Illave (danas u Slovačkoj) u dolini rijeke Vah, koji je dala izgraditi mađarska država.

Gábor Baross definitivno ulazi u red značajnih ličnosti svojega doba, a svojim je plodnim djelovanjem doprinio razvoju izgubljenoga ugarskoga gospodarskog života. On je u razdoblju Nagodbe jedan od najistaknutijih ekonomskih i političkih stručnih ljudi te u prometnoj politici realizator reformatorskih koncepata Istvána Szécsényija (1791. – 1860.).⁶²

⁶⁰ Frisnyák, n. dj.

⁶¹ Pallas, n. dj.

⁶² *Akadémiai kislexikon*, A-K, Budimpešta, 1989., str. 189; *Magyar életrajzi, n. dj.*

Cilj ovoga rada međutim nije bio govoriti o Barossevu odnosu prema tadašnjoj Rijeci i Banskoj te ostaloj Hrvatskoj, već na hrvatskom jeziku dati više podataka o njegovu životu i djelovanju. Razlozi zbog kojih je kao ministar prometa i javnih radova dao izgraditi riječku luku vjerojatno nisu išli u korist ostalog dijela Hrvatske. Cilj rada nije bio ni njegovo nacionalno-političko opredjeljenje, jer to zahtijeva – zbog značenja – i zaseban prilog. No, što se tiče same Rijeke – činjenica je da velik dio te luke i danas postoji kao dio današnje Riječke luke i nosi upravo po njemu ime – *Porto Baross*. Osim toga, godine 1889. proglašen je bio za počasnoga građanina grada Rijeke,⁶³ a njegovo ime nosi i Mađarska kulturna udruga, osnovana u današnjoj Rijeci⁶⁴ 2002. godine koja, osim u samome gradu, djeluje i na području čitave Primorsko-goranske županije u promicanju mađarsko-hrvatskih kulturnih odnosa.

Uži izbor literature

Enciklopedije, leksikoni i internet

- Akadémiai kislexikon*, A-K, Akadémiai kiadó, Budimpešta, 1989., str. 189.
Akadémiai kislexikon, L-Z, Akadémiai kiadó, Budimpešta, 1990., str. 783.
Budapest lexikon, A-K, Akadémiai kiadó, Budimpešta, 1993., str. 113.
Classic Encyclopedia (Based on the 11th Edition of the Encyclopaedia Britannica, 1911.), http://www.1911encyclopedia.org/Gabor_Baross.
Egyetemes lexikon, A-Z, Officina nova, Magyar könyvklub, Budimpešta, 1998., str. 103.
Enciclopedia italiana, VI, Rim, 1949., str. 228.
Enciklopedija Jugoslavije, I, Zagreb, 1955., str. 379, 380.
Frisnyák Zsuzsa, *Baross Gábor a vasminiszter*, <http://www.baross.org/vasminiszter.htm>.
Gáspár, János, *Baross Gábor élete és munkássága*, <http://www.mkka.hu/historia/hiressegek/barossgabor>.
Hrvatska enciklopedija, 1, Zagreb, 1999., str. 635.
Magyar életrajzi lexikon 1000-1990, CD-ROM, Kenyeres, Ágnes, ur.
Mađarska kulturna udruga Baross, <http://www.baross.hr/hr/gaborbaross.html>.
Magyar Larousse enciklopédia, 3, Akadémiai kiadó, Budimpešta, 1994., str. 887.
Magyar nagylexikon, 3, Magyar nagylexikon kiadó, Budimpešta, 1999., str. 297, 548.
Magyar Nagylexikon, 17, Magyar nagylexikon kiadó, Budimpešta, 2003., str. 490.
Pallas Nagy Lexikona, <http://www.mek.iif.hu/porta/szint/egyeb/lexikon/pallas/html/010/pc001078.html#5>

⁶³ Mađarska kulturna udruga Baross (internetska stranica).

⁶⁴ Današnja Rijeka nije identična Barossevoj Rijeci, jer obuhvaća i trsatski i drugi prostor, kao i Sušak, izrastao upravo u Barossevo doba (Rački, Andrija, *Prilozi k povijesti grada Sušaka*, pretisak, Rijeka, 1991., str. 5-10).

Knjige

- Fried, Ilona, *Fiume. Città della memoria 1868 – 1945*, Del Bianco editore, Udine, 2005.
Hanák, Péter et al., *Povijest Mađarske*, Barbat, Zagreb, 1995.
Lukežić, Irvin, Ministar Baross u Rijeci, u: *Nebo nad Kvarnerom*, Rijeka 2005., str. 43 – 50.
Povijest Rijeke, Rijeka, 1988., 1989., Rijeka.
Rački, Andrija, *Prilozi k povijest grada Sušaka*, pretisak, Rijeka, 1991.
Strčić, Petar, Kvarnersko ili Hrvatsko Primorje, *Sušačka revija*, 13, 2005., 50/51, str. 73-84.

Nina Spicijarić Paškvan

A Tribute to the Biography of Gábor de Bellus Baross (Pružina 1848 – Budapest 1892)

Summary

Gábor Baross (Pružina, 6 June 1848 – Budapest, 8 May 1892) was a prominent Hungarian politician in the times of the Austro-Hungarian Monarchy. He was the representative of the Illava-Pučo District at the Hungarian Parliament (1875); State Secretary in the Hungarian Ministry of Traffic and Public Works (1882); Hungarian Minister of Traffic and Public Works (1886) / of Trade (1890); Minister of Religious Affairs and Education (1888, one month); Minister of Internal Affairs (1889, three months). He was known for his exceptional work, potential, energetic nature and ambition. His name is usually associated with the nationalisation of Hungarian railways; the tariff zones reform; the modernisation of road traffic; the establishment of postal savings-bank; the development of specialist training; traffic regulation on lower Danube; the development of Hungarian shipping industry by a significant enlargement of the Rijeka harbour; etc. He lived for the defence of Hungarian national economic interests; taking into consideration the fact that he was active from the time when the Croatian-Hungarian Settlement was concluded (1868) onwards, such standpoint exercised a negative impact on Croatia of those times. He is therefore often referred to in a negative context in Croatian literature.

Keywords: Baross; the Habsburg Monarchy; Hungary; minister; traffic; industry; Đerdap; Rijeka.